

## 事業再評価調書（2回目以降）

事業種別 事業名	[街路] 鞍作線	
担 当	建設局 道路部 街路課 （電話番号：06-6615-6753）	
1 再評価理由	国庫補助事業を除く事業で事業再評価した年度から5年間が経過後の年度で継続中のもの （国庫補助事業であったが平成17年度より交付金化）	
2 事業概要	①所在地 図1参照	平野区加美東3丁目～加美東6丁目
	②事業目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、市域東南部の平野区において、東大阪市境界から主要地方道大阪港八尾線（都市計画道路平野八尾線）までの間を南北に縦断する補助幹線道路であり、将来的には、東大阪市内の都市計画道路衣摺大連南線の整備により道路ネットワークが形成されることとなる。</li> <li>・本路線が存在する加美地区において住宅整備が図られており、住宅（加美東第1住宅、加美東第2住宅等）と主要地方道大阪港八尾線（都市計画道路平野八尾線）を連絡する道路として整備を行うものである。</li> <li>・現道は、区画道路であり、歩道幅員が狭い箇所や、歩道未整備の箇所があるなど住宅整備により増加した道路利用者の安全性の確保が必要である。このことから、本路線を補助幹線道路として整備することにより、歩道が拡幅され、歩行者の安全性が向上するとともに、主要地方道大阪港八尾線を経由し、大阪中央環状線へのアクセスが容易となり利便性の向上が図られるものである。</li> </ul>
	③事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備（拡幅） 延長 L=840m 幅員 W= 16m(両側2車線 歩道有) (現道幅員 W=7.5m)</li> </ul>
3 事業の必要性の視点	①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業採択時は、加美地区の住宅整備が進行中であったが、現在は、完了しており歩行空間確保の必要性は更に増している。</li> <li>・近年、本市を取り巻く財政状況が非常に厳しいことから、事業中路線において、選択と集中の観点から、重点的に投資を行う路線を選定し、事業を進めている。</li> <li>・一定期間内に事業効果の発現が見込める路線を重点整備路線としているが、本路線は重点整備路線として位置付けられていないため、予算確保が難しい状況にある。</li> <li>・自動車交通量 7,052台/日 （平成27年度道路交通センサス）</li> </ul>
	②定量的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通円滑化効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>①走行時間短縮便益</li> <li>②走行経費減少便益</li> <li>③交通事故減少便益</li> </ul> </li> <li>・歩行の安全性と快適性の向上</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会</li> </ul>
	③費用便益分析 図2参照	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益分析マニュアル（平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）に示された手法に準じて実施</li> <li>・道路投資の評価に関する指針（案）（平成12年1月 道路投資の評価に関する指針検討委員会編）に示された手法に準じて実施</li> </ul> <p>[分析結果]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益比 B/C=1.29 （総便益B：47.0億円、総費用C：36.4億円）</li> </ul>
	④定性的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機能的な道路ネットワークの充実</li> <li>・交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善</li> <li>・災害時における避難路及び災害遮断帯などの防災空間の確保</li> <li>・安全で快適な歩行者空間の確保</li> <li>・沿道土地利用の高度化</li> <li>・供給処理施設（水道、ガス、電気等）の収用空間の確保</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済</li> </ul>
	⑤事業の必要性の評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、加美地区の住宅整備が完了しているが、連続性のある歩行者空間の確保など、前回評価時と同様、道路の必要性は依然として高い。また、将来的には、隣接市である東大阪市との道路ネットワークの形成が期待できる。</li> </ul>
	評価 A～C	

	事業開始時点 (平成9年11月)	前回評価時点 (平成23年3月)	今回評価時点 (平成28年3月)	
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	事業採択年度 平成 9年度 着工年度 平成 9年度 完了予定年度 平成 14年度	事業採択年度 平成 9年度 着工年度 平成 9年度 完了予定年度 平成 27年度	事業採択年度 平成 9年度 着工年度 平成 9年度 完了予定年度 平成37年度
	②事業規模	用地取得： 4,954m <sup>2</sup> 道路整備： 13,440m <sup>2</sup>	用地取得： 4,954m <sup>2</sup> 道路整備： 13,440m <sup>2</sup>	用地取得： 4,954m <sup>2</sup> 道路整備： 13,440m <sup>2</sup>
	うち完了分	—	用地取得： 4,377m <sup>2</sup> 道路整備： 3,440m <sup>2</sup>	用地取得： 4,377m <sup>2</sup> 道路整備： 3,545m <sup>2</sup>
	進捗率 図3参照	—	用地取得率 88% 工事進捗率 26% (先行取得用地を含む面積ベース)	用地取得率 88% 工事進捗率 26% (先行取得用地を含む面積ベース)
	③総事業費	25億円	25億円	25億円
	うち既投資額	—	22億円	22億円
	進捗率 図4参照	—	88%	88%
④事業内容の変更状況とその要因	—			
⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	・財政状況が非常に厳しいため、事業中路線においては、選択と集中の観点から、重点的に投資を行う路線を選定し、事業を進めている。本路線は、重点的に投資を行う路線に位置付けておらず限定的な事業実施にとどめざるを得ないため、長期化している。			
⑥コスト削減や代替案立案の可能性	・特になし			
⑦事業の実現見通しの評価	・本路線は、重点的に整備する路線として位置付けられていない。今後、予算確保ができれば、未買収地について交渉を進め、用地買収後、工事の実施により、事業完了が見込める。			評価 B
5 事業の優先度の視点の評価	<p>[重点化の考え方]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用地取得率が高く、整備効果が早期に発現できる路線を「重点整備路線」、地震時における重点密集市街地の被害を軽減するための防災環境軸の核となる路線を「完了期間宣言防災路線」として位置付け、完了時期を宣言し、重点的に財源を投入する。重点整備路線以外のその他の路線のうち、進捗率が高い、あるいは事業遅延による影響が大きい路線については、予算の範囲内で継続的に事業実施を行うものとし、それ以外の路線については、限定的な事業実施にとどめる。</li> <li>・本路線は、重点整備路線等の位置付けのない路線であり、買取要望等により取得した箇所から歩道の仮整備や本整備を行うなど、限定的な事業実施にとどめる路線としている。</li> </ul> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一部区間では歩道整備が完了し、大部分において歩道の連続性が確保されるなど、一定の事業効果は発現しているが、一部未整備で、歩行者等の交通安全性が確保できていない。</li> <li>・歩行空間の確保による歩行者の安全安心の享受や、沿道環境改善による周辺地域への事業効果の享受が遅れる。</li> <li>・都市計画法第65条により、長期にわたって制限をかけられることとなる。</li> </ul>			評価 C
6 特記事項	・平成23年の事業再評価における対応方針は「事業継続（C）」であり、現在、その方針に沿って事業を実施している。			
7 対応方針（案）	<b>「事業継続（C）」</b>			
（理由）	・自動車交通の円滑化及び歩行者等の安全性の確保の必要性は高く、歩道は一部未整備の部分があるものの、大部分において連続性が確保されているため、事業の遅延による影響は比較的小さい。また、限られた予算の中で、本路線への重点的な予算配分は難しく、限定的な事業実施にとどめざるを得ないが、建築制限が課されている地権者の買取要望への対応や、住宅整備により増加した道路利用者の安全性を確保するため、まとまった用地が確保された区間においては暫定的に歩道整備を実施するなどの対応に努めることから「事業継続（C）」とする。			
8 今後の取組方針（案）	・限られた予算の中で本路線への重点的な予算の配分は難しく、買取要望への対応など限定的な事業実施となり、事業完了には長時間を要するが、今後、重点化路線の整備を順次実施し、予算の確保ができ次第、残る用地取得と道路整備を進め、事業効果の早期発現に努める。			



### 便益 (単位：億円)

走行時間短縮	1.4
交通経費減少	0.1
交通事故減少	0.0
歩行の安全性 ・快適性の向上	1.7
合計 (初年便益)	3.2
便益総額の 現在価値	47.0

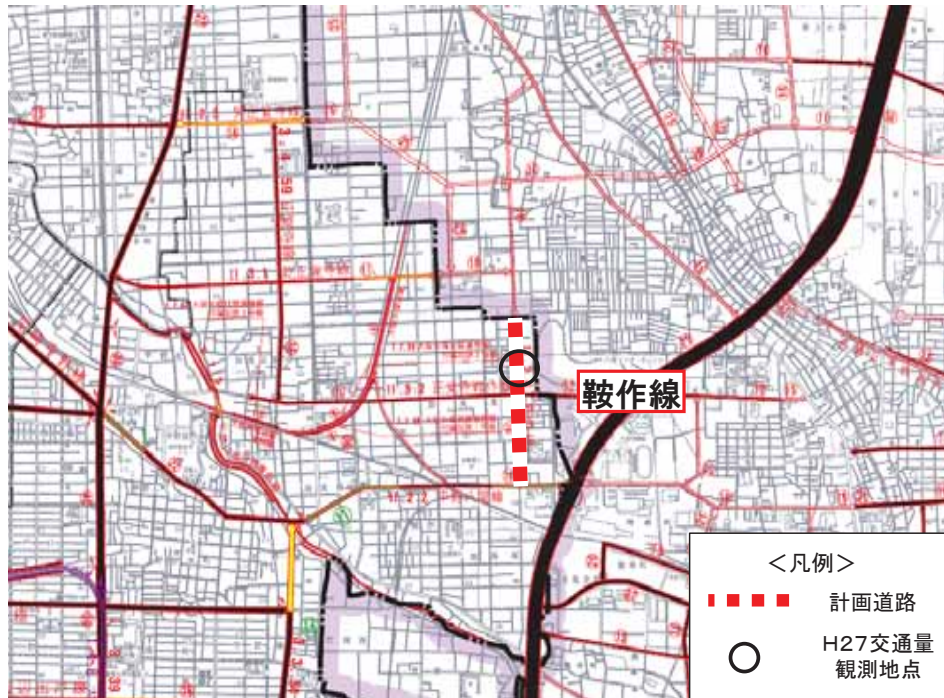
### 費用 (単位：億円)

事業費 (単純合計)	25.2
維持管理費 (単純合計)	0.8
投資総額の 現在価値	36.4

社会費用便益比 (B/C)	1.29
------------------	------

注) 便益額、費用額については単位(億円) 下一桁を四捨五入しているため、合計値の端数が合致しない場合もある。

計画道路と競合道路の概要



# 図3 進捗状況

# (4 事業の実現見通しの視点 ②事業規模)

残事業の内容

- 用地取得 20件 (577㎡)
- 道路工事(延長620m、面積9,895㎡)
- 残事業費 約3億円

①



②



③



鞍作線 事業中箇所 L=840m



凡 例	
	用地取得済箇所
	整備済箇所
	残用地取得物件
	施工中箇所

用地取得率: 88% (面積ベース)  
 工事進捗率: 26% (面積ベース)  
 事業費ベース進捗率: 88%

図4 進捗率の推移

(4 事業の実現見通しの視点 ③総事業費)

